

УДК 719

К ВОПРОСУ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ В ЦЕНТРАХ ИСТОРИЧЕСКИХ ГОРОДОВ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДОВ РОССИИ И ГЕРМАНИИ)

Черноплекая А.Н., Иванова Н.И.

Научный руководитель – доцент Греков Н.И.

Сибирский федеральный университет

В современном городе движение зачастую осуществляется исключительно с помощью транспортных средств. Однако роль пешеходного движения во все времена остается неизменно важной. Проблема организации пешеходного движения в сложных градостроительных условиях исторических городов должна решаться в увязке с целым рядом архитектурно-планировочных задач.

Одной из этих задач является взаимодействие сложившегося многие столетия назад городского каркаса и новых условий формирования объектов притяжения, которое не может происходить без частичного или полного преобразования существующей исторической среды. В отдельных случаях преобразование может носить принципиальный характер (расширение существующих улиц, пробивка в первых этажах зданий галерей и проходов). Но сложившийся каркас многих российских и европейских городов представляет собой исключительно ценную историческую и архитектурную среду, менять которую невозможно из соображений охраны историко-культурных и архитектурных памятников. Это делает необходимым поиск решений по преобразованию существующей среды без выполнения мероприятий по ее коренному изменению.

Одним из направлений преобразования исторической среды является использование современных элементов благоустройства. Эти элементы располагают достаточными средствами для доформирования или частичной реконструкции городской среды без нарушения ее целостности. Их грамотное использование может решать широкий круг вопросов по организации коммуникационных пространств (формирование т.н. «безбарьерной» среды).

В настоящем исследовании авторы пытаются установить взаимосвязь принципов рационального преобразования сложившейся среды пешеходных коммуникаций и функциональной, планировочной и градостроительной структуры составляющих эту среду элементов. Объектом исследования является сеть пешеходных коммуникаций в сложившейся городской среде исторического города. В исследовании решаются следующие задачи:

- знакомство с отечественным и зарубежным опытом организации пешеходных коммуникаций в исторических городах (на примере городов Москва (Россия) и Дрезден (Германия), а также благоустройства и реконструкции этих коммуникаций;
- изучение вариантов развития пешеходных коммуникаций и возможные пути оптимизации;
- натурное обследование городских пешеходных коммуникаций и определение направлений повышения уровня их комфортности.

Пешеходное движение остается популярным и востребованным средством передвижения и его значение подчеркивается современной медициной, психологией и социологией. Проблема организации пешеходного движения в городе и вопрос взаимодействия и взаимозависимости открытых городских пространств и пешеходов

очень важна. Современные опыты по созданию отдельных участков благоустроенных территорий, предназначенных исключительно для движения пешеходов, не всегда оправдывают возлагавшиеся на них надежды. В настоящее время существенно меняются требования к уровню комфортности среды пешеходных коммуникаций, что зачастую связано с неудовлетворительным состоянием открытых городских пространств исторических городов.

Вместе с решением проблем комфорта и безопасности, улучшения экологических показателей и условий жизни, содействия туристической и инвестиционной привлекательности среды своего рода инструментом взаимосвязанного сохранения архитектурного наследия является идея организации пешеходных пространств (от отдельных памятников к обширным территориям, восстановления целостности ансамблей и градостроительной ткани, приспособления сложившихся структур к современным функциям). Наряду с историческими архитектурными объектами и пространственными звеньями роль узловых и связующих элементов системы, обеспечивая ее жизнеспособность и развитие, играют новые.

Первый этап преобразования (в 1989-2001 гг.) одного из крупнейших культурных европейских центров – Берлина, известен под названием «критической реконструкции» - реконструкции системы ансамблей и сетки улиц. В результате «анализа сохранившихся зданий и следов прошлого город был переосмыслен как аккумулятор «архитектурной памяти» его жителей, которая постепенно может быть восстановлена средствами градостроительного регулирования» (Ф.Мейзер). Берлин, получивший мощный толчок к развитию, стал средоточием различных авангардистских направлений и площадкой для экспериментов.

Одним из результатов взаимодействия концепций «респектабельного традиционализма» и модернизма стала система общественных пешеходных пространств, объединившая центральную часть Берлина. Планировочные узлы связаны главными берлинскими улицами. Маршрут протяженностью около 4 км проходит по благоустроенным пешеходным территориям, бульварам, широким тротуарам магистралей, обеспечивающим комфортное движение. Он получает развитие вдоль набережных Шпрее, в пассажах и атриумах внутри кварталов, уютных скверах, зеленых пространствах Тиргартена и новой застройки. Вдоль всей трассы расположены остановки общественного транспорта, удобные пешеходные переходы, наземные и подземные парковки.

Обновленные Фридрихштрассе и Потсдамерплац стали символами нового Берлина. Прогулку по ним историки сравнивают с «посещением библиотеки современной архитектурной теории», основанной на следовании законам эволюции и поиске новой традиции. В строительстве кварталов архитекторы различным образом используют принцип встраивания современной структуры в традиционный блок, благодаря чему общественные зоны и пешеходные связи находят продолжение в эффектных внутренних пространствах.

В крупнейшем историческом городе России Санкт-Петербурге в настоящее время обсуждается создание целого ряда «территорий комфортного движения», из них 14 – в историческом центре города («Музейный Петербург», «Петербург Достоевского», «Университетская», «Таврическая» и другие), около 20 – в районах современной застройки. Пешеходная составляющая характерна также для многих крупных градостроительных проектов. Наряду с уже имеющимся собственным опытом, анализ европейской практики полезен для формирования «своего пути» в этом направлении.

В структуре Петербурга исторически сложившаяся часть занимает центральное положение, образуя компактный массив в окружении новых районов массового жилищного строительства. Весьма существенные черты облику центральной части

придают плотная многоэтажная жилая застройка ее кварталов. Она образует среду для архитектурных ансамблей и определяет стройный вид проспектов с далекими перспективами вдоль них. Живая и изменяющаяся природа - водные зеркала Невы и ее рукавов, каналов, густо разросшиеся сады и парки, с которыми прекрасно гармонирует полихромная окраска зданий.

При всем многообразии способов организации пешеходных систем специалисты выделяют ряд наиболее характерных.

Во-первых, это целые фрагменты исторической застройки с максимальным использованием сложившейся планировочной сети и выделением каркаса главных пешеходных направлений. Транспорт выносится за пределы территорий. На узловых участках внешних границ располагаются остановки общественного и экскурсионного транспорта, парковки, объекты обслуживания. Такая схема находит применение в исторических центрах городов и архитектурных комплексах, представляющих особую ценность.

Во-вторых, это использование в качестве основы ряда сложившихся звеньев (улицы, площади, набережные, эспланады), где транспортное движение ограничивается или исключается. Система получает развитие за счет реконструкции зданий и кварталов, преобразования внутриквартальных пространств, освоения лакун и подземного пространства, вертикального зонирования, регенерации деформированных территорий, в том числе, приспособления бывших промышленных объектов. Вместе с взаимосвязанной организацией пешеходного и транспортного движения ключевое значение здесь имеет сохранение единства ансамблей и исторического колорита среды.

В-третьих, это формирование альтернативных систем – пешеходных дублеров транспортных магистралей. Практика показывает, что одновременно с использованием территориальных резервов и определенными структурными преобразованиями в таком качестве прекрасно эксплуатируются существующие зеленые пространства – парки, скверы, бульвары, дворы, объединенные за счет дополнительных пешеходных связей в единый маршрут. Этот путь признан одним из наиболее перспективных средств экологического оздоровления городской среды.

В-четвертых, это создание новых пространственных систем в структуре общественно-деловых зон, культурных и торговых центров, жилых комплексов. В открытых, перекрытых, многоярусных пространствах реализуются новейшие технологии и концепции архитектуры. Вместе с тем, здесь нередко получают новую трактовку традиционные типы среды (квартал, улица, площадь, форум).

Сегодня опыт европейских исторических городов позволяет обозначить ряд общих принципов, на которых основывается практика создания пешеходных систем. Специалисты выделяют следующие основные принципы:

- гибкая трактовка понятия, многообразие форм организации пространства (пешеходные улицы и пространства, территории «комфортного» и «спокойного» движения);
- развитие взаимосвязанных систем между объектами массового притяжения, местами отдыха, на пешеходных транзитах и туристических и прогулочных маршрутах;
- типологическая градация элементов городской среды, включенных в пешеходные системы, в том числе внутриквартальные пространства и ландшафты;
- функциональность, обеспечивающая, удобство движения, четкое зонирование, широкие возможности использования;
- социальная привлекательность среды, соединяющая традиционные ценности и динамику современной жизни; баланс общественных, коллективных, частных зон;
- соблюдение целостности городского ландшафта: корректный по отношению к исторической основе характер благоустройства и городского оборудования,

недопустимость размещения крупноформатной рекламы, регламентация цветовых и иных характеристик современных компонентов среды, продуманный световой дизайн;

- внимание к архитектуре земли, которая соединяет в себе свойства пешеходной поверхности, ландшафтной составляющей, а на территориях с исторической подосновой – и объекта «урбанистической археологии»;

- комплексное решение городской ориентирующей информации, включая исторические сведения о местах, улицах, зданиях;

- культурная значимость пешеходных пространств как общедоступных центров современного искусства, концертных и выставочных залов, мест проведения праздников, фестивалей, художественных акций.

Пешеходные системы не только концентрируют архитектурные достопримечательности, традиционные и новые типы среды, ландшафты и виды. Они наиболее отчетливо воплощают принципы отношения к наследию, ценностные ориентиры городской культуры. В современной архитектуре организация пешеходных пространств является одной из приоритетных сфер и может служить свидетельством умения связать социальную и коммерческую эффективность с уважением к историческому наследию, которое накапливалось веками.